SPORTUL magazin

PICĂTURI...

• Sportivii îngrășați peste limitele admise, au totuși „slăbiciunile" lor: pentru mîncare (!).

• În sport teoria „liberului arbitru" n-ar trebui să aibă acces, iar arbitrarul ar trebui eliminat din arbitraj.

• Pe ring, adversarii au mănuși, dar se poartă fără...

• Un boxer, chiar de categoria muscă nu poate zbura decît pînă la podea.

• Orice rezultat nedecis provoacă nostalgia victoriei (vezi meciul: Grecia — România).

• Mai ales în fotbal, cine marcă, se remarcă.

Dan MIHAILESCU.
Brașov

Grădina filozofului

Sportivii nu sînt poeți. Și totuși, cîtă poezie în mișcările armonioase ale tinerilor care se pregătesc de pe acum, la noi și în alte țări, pentru München 1972! Munca de fiecare zi nu-mi îngăduie să dau măcar o fugă pînă la stadioanele și sălile unde sportivii noștri se antrenează în vederea competiției ce-i așteaptă peste trei ani. Am văzut însă, nu prea de mult, pe micul ecran, un film frumos, realizat de studioul „București", despre acești tineri puternici, balerini grațioși unduind în schimbătoare figuri geometrice: linie dreaptă, triunghi, semicerc, și atîtea altele. Sînt virtualități în corpurile lor, la vederea cărora simți o adevărată încîntare lirică. Cu îngemănare statornică de aspru și suav, mușchii și tendoanele lor instrunează acorduri largi, tumbe și poziții care amintesc de săgetarea rîndunicii prin văzduh, de zborul șoimului peste creste, de plutirea bește cărușilor pe-o undă de vînt. De o lapidaritate sugestivă și o vigoare plastică, exercițiile dau impresia unui balet cu sugestii adînci și tonifiante. Au fost eliminate din figurile lui toate cîte erau superficiale, tot ce poate mutila răzvrătirea mulțată în mîndrie a omului. Se pot descoperi în ele efecte de ritmică și de prospețime nealterată, fără retorica și înfloririle meșteșugite ale baletului.

Scriu aceste reflexii pentru că anotimpul crengilor înflorite dezvăluie armonia corpului omenesc descotoșmănat de cojoacele iernii. Urmăresc uneori, minute întregi, simfonia trotuarelor bucureștene pline de tineri sprinteni și sănătoși. Într-un pas săltat sau alunecat de fată se răsfață întreaga grație a speciei noastre. El are înflexiuni și primejdii fermecătoare pentru ochiul ce-l receptează, fiind un act de individuală comunicare cu lumea. „Să te văd cum umbli, și-am să știu cît valorezi", spune un proverb lapon. Și spune adevărul, deoarece poți cunoaște într-adevăr un om din felul cum umblă, din ținuta sa corporală.

Nu toți știu însă acest lucru, și nu-l știu îndeosebi aceia care își abandonează gesturile, mișcarea, pașii, la voia întîmplării. Este o anumită lăbărțare în felul multora de a umbla, de a ședea, de a-și folosi mîinile și picioarele. Un soi de indecență a nesupravegherii proprii, care acuză lipsa exercițiilor fizice. A gimnasticii, în ultimă instanță, care poate fi făcută și acasă, în curte, în grădină, pe terasă, la iarbă verde. De ce n-am îmbina igiena mintală cu igiena corporală? Sîntem absorbiți, firește, cu toții de îndeletnicirile noastre, dar tocmai în vederea izbutirii în aceste îndeletniciri gimnastica la domiciliu ar trebui practicată cu stăruință. Rezultatele sînt binefăcătoare, în ordinea sănătății, a bunei dispoziții generale, a prelungirii vigorii fizice și psihice.

Am văzut o poză din grădina filozofului englez Bertrand Russell, în care se zăreau niște paralele, o capră pentru sărituri, două inele atîrnînd de-o cracă de arbore secular — secular cum aproape este Russell însuși. Cînd reporterul revistei care publica poza l-a întrebat pe filozof despre rostul aparatelor, acesta a răspuns:

— Lipsa de elasticitate corporală degradează și ucide avînturile sufletești!

Și, cu mîini repezi și pricepute, fără să se sfiască, nonagenarul a apucat inelele spînzurate în copac, demonstrînd gazetarului uimit că gimnastica nu este doar un privilegiu al vîrstei tinere.

George SBÂRCEA

Globe-trotterul Dumitru Panaitescu-Zigotto

A sosit în București un nou candidat la gloria globe-trotterilor, un sportiv nu prea tînăr dar care și-a cucerit faima în tinerețe în altă disciplină, aceea a pugilismului, mai ales din ziua cînd l-a înfruntat la București (1938) și l-a învins pe campionul mondial Valentin Angelmann.

L-am numit, cu multă plăcere, de altfel, pe faimosul boxer român de altădată Dumitru Panaitescu-Zigotto, care și-a propus să întreprindă o temerară aventură pedestră făcînd înconjurul țării pe jos.

Pensionarul ceferist de astăzi (56 ani) s-a încumetat, pornind din Galațiul său natal, să refacă cu tălpile fragile ale pantofilor săi de baschet itinerarul de anul trecut al Turului ciclist al României.

De-a lungul zilelor viitoare el va trece prin localități mai mari și mai mici, după un ritm pe care îl vor decide propriile sale forțe. Sîntem convinși că peste tot populația și organele sportive locale îi vor face o primire călduroasă, apreciind bizara sa experiență, dar mai ales palmaresul trecutei sale cariere sportive.

DUMINICILE UNUI NESPORTIV

PRONOSTICUL NOSTRU

Bologna — Palermo	1
Cagliari — Sampdoria	1
Juventus — Fiorentina	2
Pisa — Lanerossi	1
Roma — Atalanta	1
Varese — Torino	1
Verona — Internazionale	x
Dunărea Giurgiu — Prog. Br.	1
Metrom Bv. — Metalul Buc.	1
Oțelul Galați — Gloria Birlad	1
A.S. Cugir — Chimia Rm. V.	1
C.S.M. Sibiu — Olimpia Oradea	x
Ind. s. — Electroputere Cv.	1

LUCERNA 1959:

Gheorghe Negrea în finală

La Lucerna, în 1959, peste 200 de pugiliști amatori, reprezentînd 27 de națiuni, și-au disputat cele 10 centuri continentale. Printre ei, bineînțeles și fruntașii boxului românesc, a căror prezență fie la sala de antrenament a școlii Pestalozzi, fie în holurile hotelului „Drei Könige" s-au bucurat de o mare atenție.

Ostilitățile au avut loc la Festhalle, o sală elegantă, cu o capacitate de 7 000 de locuri. Primul dintre românii care urcă scările ringului este Constantin Gheorghiu; el face, în compania lui De Soizag (Gibraltar) un foarte util antrenament, reușind să cîștige o victorie facilă, la puncte. Și Dumitru Gheorghiu a avut o misiune ușoară în partida cu luxemburghezul Emile Philippe, căruia i-a plasat excelente directe de stînga la plex, obținînd decizia fără emoții. Semigreul Hrbek (Cehoslovacia) a evitat aproape permanent contactul cu Gheorghe Negrea, astfel că boxerul nostru a obținut verdictul în unanimitate. Mircea Dobrescu trece de un obstacol incomod: polonezul Kukier. Mircea, hotărît parcă mai mult decît la Praga să lupte pentru supremația continentală, urcă încrezător între corzi. Kukier încearcă directe de stînga, la care Dobrescu nu rămîne însă dator; în rundul II boxerul nostru atacă dezlănțuit și plasează serii fulgerătoare, iar în ultimul, polonezul își joacă ultima șansă, făcînd eforturi disperate ca să stopeze uraganul ce se dezlănțuise asupra-i. Dar nu reușește să evite un croșeu fulgerător, care-l aduce la un pas de k.o. Dobrescu coboară din ring ovaționat de spectatori, cu gîndul la meciul următor. Vasile Mariuțan pierde meciul cu englezul Thomas.

Deținînd inițiativa îndeosebi în ultima repriză, dovedind și mai multe cunoștințe tehnice, Büchner (R.D.G.) îl elimină pe C. Gheorghiu. Campionul olimpic de la Melbourne, Nicolae Linca, îl scoate din competiție pe maghiarul Sebök datorită stîngilor puternice care se opresc cu regularitate în plexul adversarului, iar Iosif Mihalic îl lichidează în rundul II pe elvețianul Schweitzer.

Constantin Dumitrescu începe prea prudent disputa cu polonezul Kulej, suportă avertismentul directorului de luptă pentru lovituri cu mănușa deschisă și se enervează. Cînd era pe punctul de a plasa o directă de stînga, Dumitrescu recepționează o dreaptă și poposește la podea. După numărătoare, el nu mai poate reface handicapul și pierde meciul. Marea noastră speranță, Mircea Dobrescu este întrecut la puncte de Stolnikov (U.R.S.S.). Campionul român a boxat magistral, deținînd inițiativa în permanență. Stolnikov a evitat cu regularitate lupta și puțin a lipsit ca în repriza a 3-a să fie făcut k.o. Dumitru Gheorghiu trece ușor de francezul Leveque, iar Negrea îl elimină pe Norling (Suedia).

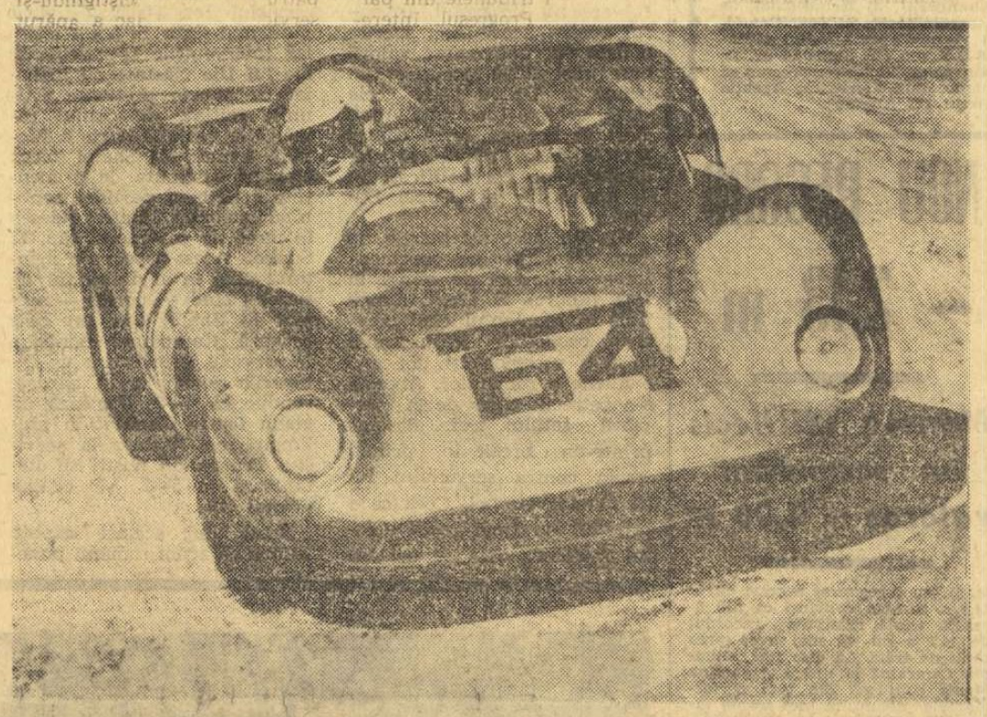
Învingîndu-l (la puncte) pe olandezul Gerlach, Mihalic se califică în semifinalele campionatelor, dar Linca este stopat de italianul Bossi. Meci dramatic între D. Gheorghiu și englezul Scott; se schimbă lovituri dure, reprezentantul nostru este în dificultate de două ori, Scott e groggy în repriza secundă, dar se reface mai rapid și cîștigă la puncte.

Seara semifinalelor. Negrea îl întîlnește pe italianul Saraudi și-l scoate din întrecere. Bulgarul Velinov îl elimină pe Mihalic, deși boxerul nostru se dovedise net superior prin tehnică și forță.

Singurul român în finale a rămas, așadar, Gheorghe Negrea, care a avut un meci foarte greu cu polonezul Pietrzykowski. În rundul II, polonezul expediază fulgerător un croșeu de stînga în bărbie, urmat de o dreaptă în stomac. Negrea e la podea. El se ridică, dar în loc să ia poziția de gardă, se îndreaptă spre colțul său. În acest timp, arbitrul continuă să numere pînă pronunță „aut"...

Romeo CALARAȘANU

CAMPIONII EUROPENI — EDIȚIA 1959: Homberg (R.F.G.); Rascher (R.F.G.); Adamski (Polonia); Makki (Finlanda); Enghibarian (U.R.S.S.); Drogosz (Polonia); Benvenuti (Italia); Satkov (U.R.S.S.); Pietrzykowski (Polonia); Abramov (U.R.S.S.).



BOLIZII DE FOC (IX)

Scarfiotti în cursa de la Mont-Ventoux (iulie 1963)

AUTOMOBILUL ASALTEAZĂ MUNTELE

Acum aproape o jumătate de veac, se organizau în țara noastră primele întreceri automobilistice de coastă. Favorizate de peisajul natural al țării și de entuziasmul unor îndrăgostiți ai sporturilor mecanice, aceste întreceri se înmulțesc an de an și la startul lor, alături de sportivii români, se aliniază unii dintre așii volanului european. Sinaia, Sibiul, Cimpina, dealul Feleacului, Brașovul cu împrejurimile lui devin gazde ospitaliere ale concursurilor de coastă. După 1937, ele sînt reunite sub numele de „Campionatul național de munte", cîștigat în mai multe rînduri de Jean Calcianu și Petre Cristea.

Al doilea război mondial întrerupe activitatea. Concursurile se reiau în 1948 cînd apare un nou campionat al țării disputat la Dalia, Predeal și Sinaia. Timp de cinci ani, astfel de competiții sînt nelipsite din programul Federației române de motociclism și automobilism, campioni devenind Calcianu, Dumitrescu, Abrudan, Uță etc. Începînd de anul trecut, cursele de coastă au fost reluate într-o nouă versiune, pe care o sperăm dezvoltată pe o treaptă superioară întrecerilor de altădată.

Ce se întîmplă pe plan internațional? Cursele de „cățărare" cu automobilul sînt printre cele mai vechi din Europa și din lume. Ele au apărut imediat după ce au apus marile întreceri de legătură între orașe. Documentele atestă că la 31 ianuarie 1897 André Michelin a urcat coasta de la Turbie (Franța), care avea 17 km, în 31 de minute și 50 de secunde, ceea ce înseamnă o viteză medie orară de 31,8 km. Mașina lui Michelin nu avea nici un fel de „vocație" sportivă. Ea era un break De Dion de șase locuri, cîntărind două tone și fiind acționată de un motor cu aburi de numai 15 C.P.!

Cursa de la Turbie a plăcut și automobiliștii vremii își caută alte trasee pentru a se întrece: Gaillon, Laffrey Chanteloup, Mont-Ventoux, Château-Thierry. Italienii încep să urce cu mașinile la Susa-Mont-Cenis, austriecii concurează la Semmering, iar englezii își încearcă sufletul motoarelor pe coastele de la Shelsey-Walsh.

Industria automobilistică europeană se găsea la primii pași. Constructorii aveau nevoie de publicitate. Ei doreau să demostreze tuturor ce invenție extraordinară este automobilul. Dar cum? Prilejul se ivise: „trăsurile fără cai" puteau să-și afirme calitățile în cursele de munte.

A PATRA COMPETIȚIE DIN LUME.

Teama de accident a existat de la început, mai ales la organizatori. În 1905, inițiatorii cursei de la Château-Thierry amputează unul dintre cele mai delicate viraje ale traseului, motivînd că măsura va da mai multă cursivitate întrecerii și va garanta securitatea piloților. Se ajunge astfel, după numai cîțiva ani, la trasee fără curbe, care măsurau peste 20 de kilometri. Dar pe scena automobilismului apar mari alergători de „Grand Prix" (Levegh, Lancia, Nazzaro, Ascari, Thomas) a căror temeritate nu se adaptează la concursurile „cuminți". Organizatorii sînt nevoiți să revină la cursele de coastă grele, cu multe viraje, presărate cu gropi și cu bolovani.

După 1920, întrecerile de coastă cunosc o adevărată înflorire, iar cu zece ani mai tîrziu se înființează Campionatul european de munte. Acest campionat există și astăzi și, ca importanță, trece drept a patra mare competiție de automobilism din lume.

Nevoia de publicitate dă competiției un impuls deosebit. O luptă de înalt nivel se angajează de la început între „titanii" vremii — Caracciola, Chiron, Nuvolari, Fagioli, Varzi, Stuck — pe traseele de la Fribourg, Gaisberg, Klausen, Grossglöckner. Mii de spectatori se îndreaptă de fiecare dată către locurile unde acești maeștri ai volanului își dispută întîietatea, atrași de spectaculozitatea probelor.

Anii trec și cursele de coastă continuă să întrunească la start pe cei mai buni piloți și cele mai bune mașini. Uzinele de automobile își fac un titlu de glorie din a cîștiga o astfel de cursă, iar alergătorii chiar cei specializați în raliuri, nu ocolesc traseele de munte pe care se pun probleme dintre cele mai interesante. Paralel cu campionatul european, numeroase curse de coastă, de nivel național, au loc, sezon de sezon, în Franța, Italia, Germania, Elveția.

Dezvoltarea acestor întreceri este favorizată de mai mulți factori. Să menționăm în primul rînd faptul că traseele nu sînt greu de găsit și că organizarea nu impune măsuri deosebite de amenajare sau de pază. Unele avantaje apar și pentru alergători. Participarea la o cursă de coastă nu pretinde costisitoare recunoașteri ale traseelor, ca în raliuri, sau antrenamente de lungă durată; practic, pregătirea se reduce la două urcări oficiale, efectuate în ajunul concursului. Avînd în vedere această situație, este explicabil de ce la o întrecere ca cea de la Ollon-Villars (Franța) sau Fribourg (Elveția) pot fi văzute la start cîte 200—300 de automobile, multe dintre ele aparținînd unor amatori sau semi-amatori.

Cît privește publicul, el vine la cursele de munte atras pe lîngă spectacolul propriu-zis, de frumusețea peisajului, de ocazia de a petrece o sîmbătă și o duminică în mijlocul naturii.

EDDY BARTH: 17 VICTORII

Forurile automobilistice din șase țări (Austria, R.F. a Germaniei, Elveția, Italia, Grecia și Franța) hotărăsc în 1957 să dea un nou impuls campionatului european de munte. Principalele prescripții regulamentare erau: fiecare din inițiatori trebuia să organizeze o etapă sau două pe teritoriul său; desemnarea campionului urma să se facă prin adițiunea punctelor acumulate în fiecare etapă; la start nu puteau fi admise decît mașini sport cu cilindreea pînă la 2 litri.

În toamnă, campion al acestei prime ediții în versiune nouă devine elvețianul Willy Daetwyler, pe un automobil Maserati. În urma lui se clasează vest-germanul Hermann (Borgward) și trei piloți ai casei Porsche (Maglioli, Barth și Von Trips).

În anii următori, regulamentul campionatului se complică, apar noi categorii de mașini, întrecerile devin din ce în ce mai strînse. Printre vechii maeștri își fac loc alergători tineri, de certă valoare, iar în clasamentele oficiale două nume avansează mereu: Lodovico Scarfiotti și Gerhardt Mitter.

Încet, încet mașinile Maserati pierd terenul și în locul lor, în fruntea campionatului se instalează Porsche și Ferrari. Un pilot excepțional de talia lui Eddy Barth cîștigă, la volanul mașinilor Porsche, nu mai puțin de 17 victorii în etape și trei titluri de campion al Europei. Scarfiotti, la rîndul său, obține două titluri europene, aducîndu-i lui Enzo Ferrari bucuria a 14 victorii.

După 1957, cele mai utilizate trasee devin Mont-Ventoux, Fribourg, Gaisberg, Trento-Bondone, Ollon-Villars, Rossfeld. Traseul de la Mont-Ventoux este cel mai vechi și cel mai lung: el are 21,6 km. În schimb, la Rossfeld, de la start la sosire, nu sînt decît șase kilometri.

În 1959 federația internațională face o experiență: programează una din etapele campionatului tocmai în America la Mont Pike Pakes. Dar echipele oficiale europene nu se încumetă să-și trimită piloții și mașinile tocmai acolo, așa că proba rămîne deschisă doar alergătorilor americani.

Măsura luată de forul internațional pornise din dorința de a extinde cursele de coastă și pe continentul american, pregătind în acest fel transformarea campionatului european într-un campionat mondial. Intenția nu reușește și nici o altă etapă nu mai este programată ulterior la Pike Pakes. Cursele de munte rămîn astfel și vor rămîne probabil și în viitor numai în Europa, unde s-au născut acum 72 de ani și unde cunosc o mare înflorire.

Dumitru LAZAR

(va urma)

răspunde Ion Poștașu

S. COSTACHE, CLUJ. Regret dar v-a trădat memoria: Gîju și Pușcaș s-au întîlnit, nu mai departe decît anul trecut, în finala categoriei cocoș. A cîștigat clar, la puncte, Gîju.

M. BALTA, PITEȘTI, în meciul Chimia Suceava—Politehnica Galați, după ce oaspeții conduceau cu 1—0, **Gălățeanu** a adus egalarea. În legătură cu acest fapt, ne trimiteți următorul comentariu:

Ce-aș putea să spun spontan.
Despre el (poate c-așteaptă):
După nume-i... gălățean,
Iago însă — după faptă!

G. MISCODAN, COMUNA NOVACI. N-ați cîștigat, dar nici n-ați pierdut pariul: fiind vorba de un joc de antrenament (6—6 cu Vagonul), U.T.A. a folosit o formație despre care nu s-ar putea spune că s-a identificat cu unsprezecele de bază, însă nici că a fost, sută la sută, formația de tineret. Ca să nu mai fie vorbă, Vagonul a bătut, o săptămînă mai tîrziu, în meci oficial, PRIMA echipă a U.T.A.-ei.

ION CUCURUZ, SAVINEȘTI. Din fiecare grupă preliminară a campionatului mondial de fotbal, o SINGURĂ echipă se califică pentru turneul final din Mexic. De drept, sînt calificate Anglia (ca deținătoare a trofeului) și Mexic (ca țară organizatoare).

I. BALAN, BRAȘOV. Sînteți foarte bine informat, așa că ați putea să-mi țineți locul, în iulie, cînd plec în concediu! Într-adevăr, portarul echipei Dinamo București, Narcis Răduț Coman, s-a născut la Giurgiu (5 noiembrie 1946). Prima legitimare: la Olimpia Giurgiu — în 1961. De aici, el a trecut la S.N. Oltenița și apoi (în 1963) la U.T.A., unde n-a rămas decît un an, apoi a plecat la F.C. Argeș și, în sfîrșit, la Dinamo București.

IOSIF CZOFA, BRAȘOV. În 1956, cînd a promovat în divizia A, Steagul roșu a avut următoarea situație: 26 de meciuri susținute, 21 cîștigate, 3 egale și 2 pierdute. Golaveraj: 78—15. Fotbaliștii din orașul dv au totalizat cu... 13 puncte mai mult decît echipa clasată pe locul al doilea — Progresul C.P.C.S.

I. BÎRLEA, MIREȘUL MARE. „Vă trimit alăturat trei modeste catrene". Le-ați apreciat foarte bine!

N.T., BUCUREȘTI. „Urmărind clasamentele din B, îmi dau seama că numai o minune mai poate salva pe Electronica Obor de la retrogradare. Eu cunosc însă un jucător mai talentat decît 50% dintre fotbaliștii de divizie A, care ar putea realiza această minune". Deși Grigore Alexandrescu ne-a prevenit că „minuni în vremea noastră nu prea văd a se mai face"? Poftim, vă dau adresa echipei Electronica Obor: București, strada Baicului 82, sectorul 2. V-aș sfătui însă, chiar dacă vă costă un ban în plus, să dați o telegramă urgentă. Nu de alta, dar pînă ajunge scrisoarea, echipa ar putea să retrogradeze și ajutorul dv. ar deveni, deci, tardiv!

MIHAI REJER, BRAȘOV. Pe baza celor citite în ziarul „Munca" și anume că punctul cîștigat la Atena ar fi primul pe care reprezentativa de fotbal a

țării noastre îl cucerește, după 37 de ani, în deplasare, într-o competiție oficială, ați făcut imprudența de a încheia un pariu. Comentatorul în cauză (la care aveți pretenția să suporte măcar jumătate din pagubă!) s-a înșelat. Este adevărat că prea multe exemple nu vă pot da, dar mă pot referi la cele 2 puncte cucerite de jucătorii noștri la Sofia, în meciul cu Bulgaria (scor: 2—1 din cadrul preliminariilor campionatului mondial din 1954), la victoria realizată la Copenhaga (3—2) în fața Danemarcei (în preliminariile turneului olimpic din 1964), la acel 1—0, la Sofia, cu Bulgaria (în cadrul aceleiași competiții) și chiar la acel 2—2 cu Elveția, realizat la Berna, la 29 octombrie 1933 și de la care s-au împlinit numai 35 de ani și jumătate și nu... 37. E mare paguba pe care ați suferit-o? Fiindcă aș suporta-o eu, din spirit de colegialitate!

Ilustrații: N. CLAUDIU

NOI PREMIERE CINEMATOGRAFICE